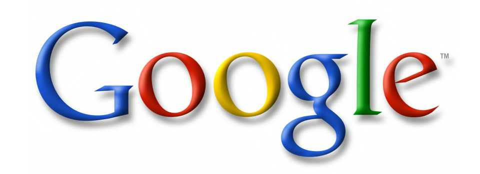


NOTICES SUR LA NOUVELLE-GUINÉE. I
BONAPART

PRINCE ROLAND BONAPARTE

LES DERNIERS

VOYAGES DES NÉERLANDAIS

A

LA NOUVELLE-GUINÉE

VERSAILLES

IMPRIMERIE DE E. AUBERT

6, avenue de Sceaux, 6

1885

TABLEAU SYNOPTIQUE

Nos D'ORDRE des voyages.	NOM DU NAVIRE	NATURE DU NAVIRE.	COMMANDANT DU NAVIRE.	FONCTIONNAIRE EMBARQUÉ.	DATE DU VOYAGE.	PRINCIPALES LOCALITÉS VISITÉES.
1	Soerabaja.	Navire à vapeur à roues de l'Etat.	P. Swaan, Capit.-lieut. " ter zee ,,	A. J. Langeveldt van Hemert. Résident de Ternate.	Novembre 1875 Mars 1876.	Salawatti, Dorei, Jappen, Wairoor, Roon, Baies de Humboldt et de Sadipi, Iles Karas, Aidoema, Baie du Triton, Lakahia.
2	Egeron.	Navire à vapeur.	»	»	1875-76.	Misool, Salawatti, Kapitoear, golfe de Maccluer, Skroë.
3	Anjer.	Navire à vapeur de l'Etat.	Burmeister.	Teysmann.	1876.	Waigama (Misool).
4	Tagal.	Navire à vapeur de l'Etat.	»	»	1877.	Misool.
5	Havik.	Navire à vapeur de l'Etat.	Scholten.	J. van Oldenborgh. Contrôleur.	15 janvier au 13 fév. 1879.	Gébé, Waigeoe, Dorei, Iles Mapia, Jappen, Roon, Wandammen, Salawatti, Misool.
6	Havik.	Navire à vapeur de l'Etat.	»	O. M. de Munnick. Résident de Ternate.	Août 1879.	Dorei, Iles Mapia.
7	Havik.	Navire à vapeur de l'Etat.	»	J. van Oldenborgh. Contrôleur.	22 septembre au 11 nov. 1879.	Misool, Kapauer, Adi, Namatotte, Aidoema, Lakahia, Wakara, Oetanata, Détroit de la Princesse-Marianne, Dorei.
8	Bromo.	Navire à vapeur à roues, de 2e classe, de l'Etat.	K. W. E. von Leschen, Capit.-lieut. " ter zee ,,	J. van Oldenborgh. Contrôleur.	17 mai au 21 juin 1880.	Misool, Kapauer, Détroit de la Princesse-Marianne, Lakahia.
9	Batavia.	Navire à hélice, de 4e classe, de l'Etat.	M. A. Medenbach, Lieutenant " ter zee ,,	J. van Oldenborgh. Contrôleur.	3 déc. 1880 au 21 janv. 1881.	Côte Sud de la Nouvelle-Guinée, depuis le 141e méridien jusqu'au 135e.
10	Batavia.	Navire à hélice, de 4e classe, de l'Etat.	M. A. Medenbach, Lieutenant " ter zee ,,	J. van Oldenborgh. Contrôleur.	14 mars au 29 avril 1881.	Iles Asia, Ajoe, Mapia, Dorei, Korrido, Jappen, Baie de Humboldt, Baie de Sadipi, côte E. de la Baie du Geelvink, Maccluersgolf.
11	Batavia.	Navire à hélice, de 4e classe, de l'Etat.	M. A. Medenbach, Lieutenant " ter zee ,,	J. M. van Berckel. Contrôleur.	18 janvier au 1er fév. 1882.	Iles Mapia, Dorei, Waigeoe.
12	Batavia.	Navire à hélice, de 4e classe, de l'Etat.	H. van der Meer, Lieut. " ter zee ,, de 1re cl.	H. J. Monod de Froideville. Contrôleur.	20 juin au 30 juin 1882.	Waigeoe, Saonek, Baie Offak, Baie Rossel; recherche des Iles Duif.
13	Sing Tjin.	Navire à vapeur.	»	Jhr. Th. G. V. Boreel. Résident de Ternate.	14 octobre au 8 nov. 1882.	Gébé, Waigeoe, Dorei, Jappen, Wakdé, Koemamba, Korrido, Mefoor, Andai, Dorei, Salawatti.
14	Sing Tjin.	Navire à vapeur.	»	D. F. van Braam Morris. Résident de Ternate.	Août et sept. 1883.	Dorei, Jamma, Wiriwaai, Baie de Humboldt, Matterer, Embouchures de l'Amberno. Dorei.

LES DERNIERS

VOYAGES DES NÉERLANDAIS

A

LA NOUVELLE-GUINÉE

Il y a cent ans à peine l'Australie était encore la propriété indiscutée de ses noirs habitants; aujourd'hui elle possède une population européenne de 2,130,000 individus répartie entre cinq colonies florissantes. On voit que les progrès ont été rapides et nous avons pu lire dernièrement, dans les journaux quotidiens, que des gouvernements australiens avaient offert la collaboration de leurs canonnières à l'Angleterre, pour les expéditions militaires que cette puissance était obligée de diriger sur les bords de la mer Rouge.

Ces colonies australiennes se sentent déjà si fortes que l'année dernière le Queensland à lui seul s'annexait toute la partie de la Nouvelle-Guinée située à l'est du 141° de longitude Est[1] pour empêcher toute nation

1. Voir la proclamation de M. Chester dans *Further Correspondence respecting New-Guinea*. — Juillet 1883, p. 18.

européenne de venir s'y établir. Il est vrai de dire que cet acte un peu hâtif n'a pas encore reçu l'approbation du gouvernement anglais, mais il n'en montre pas moins le caractère entreprenant et décidé de ces jeunes populations australiennes qui, dans un avenir peu éloigné, tiendront tête à l'Europe dans le Pacifique du Sud.

A la fin de l'année dernière, les colonies australiennes se sont confédérées et ont réuni un congrès où elles avaient envoyé les principales notabilités de leurs gouvernements respectifs. On a discuté s'il n'y aurait pas lieu d'annexer toutes les îles du Pacifique situées à l'Est de la Nouvelle-Guinée et qui n'appartiennent pas à des puissances européennes. Nous ferons remarquer cependant que tous ces projets respectent et reconnaissent les droits des Pays-Bas, sur la moitié occidentale de la grande terre des Papouas. On sait, en effet, que cette puissance qui a fait continuellement explorer cette région par ses hardis navigateurs, depuis le commencement du XVIIe siècle jusqu'à nos jours, avait fondé, en 1828, un fort dans la baie du Triton; van Delden avait en même temps pris possession au nom des Pays-Bas de toutes les terres situées à l'ouest du 141° L. E. (Greenwich).

Mais, le fort ayant été abandonné quelques années après, cette prise de possession n'était plus que nominale. Des navires de guerre hollandais apparaissaient bien de temps en temps sur quelques points des côtes pour y dresser des poteaux portant un écusson néerlandais, mais c'était tout. Cependant depuis plusieurs années, vû l'activité déployée par les Australiens, le gouvernement des Pays-Bas s'est décidé à faire explorer de plus près

les régions de la Nouvelle-Guinée qui lui appartiennent. Ce sont ces derniers voyages que nous allons résumer d'après M. Robidé van der Aa[1].

VOYAGES EXÉCUTÉS DE 1875 A 1883

En commençant nous allons rappeler les différents voyages qui furent faits par les Hollandais sur les côtes de la Nouvelle-Guinée, de 1875 à 1878. Nous donnerons peu de détails, les récits de ces voyages étant déjà très connus. Nous insisterons davantage sur les explorations faites de 1878 à 1883, car les documents qui se rapportent à cette période sont encore très peu nombreux et n'ont pas, croyons-nous, été traduits en français.

En 1875-76, le navire à vapeur de l'État *Soerabaja*, commandé par le capitaine-lieutenant P. Swaan, fit un voyage très important à la Nouvelle-Guinée. Ce navire avait à son bord le résident de Ternate, A. J. Langeveldt van Hemert, deux princes de Tidore, le célèbre naturaliste O. Beccari et M. Bruijn, négociant à Ternate.

En novembre et en décembre 1875, *le Soerabaja* visita successivement Samaté, Dorei, Ansoes, Andai,

1. **Van der Aa.** — *Reizen naar nederlandsch Nieuw-Guinea.* La Haye, 1879. — *Kritisch overzicht der reizen naar nederlandsch Nieuw-Guinea in de jaren* 1879-1882; in *Bijdragen tot de Taal-Land-en Volkenkunde van Nederlandsch-Indië.* (Fascicule publié à l'occasion du 6e Congrès des Orientalistes à Leiden, p. 153-245.)

Wairoor, Roon, Seroei, Ambai, les baies de Humboldt et de Sadipi, et enfin Awek, sur la côte nord de Jappen.

En février 1876, *le Soerabaja* explora les îles Karas, Adi, Namatotte, la baie du Triton, Aidoema, Saonek et Lakahia[1].

En 1875-76, *l'Egeron* fit trois voyages sur les côtes ouest, sud-est et sud-ouest de la Nouvelle-Guinée.

Pendant son second voyage, ce navire avait à son bord un fonctionnaire du gouvernement. On visita les îles Misool et Salawatti; des établissements de commerce furent fondés à Kapitoear, dans le golfe de Maccluer et à Skroë dans la région de Kapauer[2].

En 1876, Teysmann fit un voyage aux Moluques pour explorer la flore de ces régions. Il s'était embarqué sur le vapeur de l'État *Anjer*, commandé par Burmeister. Il visita Waigama sur l'île de Misool, où il resta du 19 au 30 août[3].

En 1877, le navire de l'État *Tagal* visita Misool; son commandant était chargé de faire une enquête à Waigama et à Lilinta pour savoir si les radjas de ces deux localités avaient trempé dans la révolte de Danoe-Hassan à Halmaheira[4].

Examinons maintenant les autres voyages avec plus de détails.

1. **Van der Aa.**, p. 213-342. — *Reizen*... — **Swaan.** — Rapport, in *Jaarboek van de K. Nederl. Zeemagt*, 1875-1876, p. 333-355. — *Hydrographische Beschrijving der Kusten van Nieuw-Guinea,* avec une grande carte, in *Tijdschr. Aardr. Genootschap*. Deel III, p. 85-97.

2. *Koloniaal verslag,* 1877, p. 36.

3. *Nat. Tijdschr. voor Nederl. Indië*. Deel XXXVII, p. 109-121.

4. *Koloniaal verslag*, 1878, p. 34.

PREMIER VOYAGE
DU CONTROLEUR J. VAN OLDENBORGH

Sur le navire à vapeur de l'État *HAVIK*

COMMANDÉ PAR SCHOLTEN[1].

Du 15 janvier au 13 février 1879.

Comme cela a lieu généralement dans presque toutes les expéditions des Néerlandais vers la Nouvelle-Guinée, deux princes de Tidore furent embarqués à bord du *Havik*. L'un de ces deux personnages avait déjà fait partie de la grande expédition du *Soerabaja* en 1875 et 1876[2].

En quittant Ternate, *le Havik* se dirigea directement sur l'île Gébé; il y arriva le 17 janvier et n'en repartit que le 19. Le commandant du navire n'était venu visiter cette île que dans le seul but de se procurer des pilotes pour les îles Mapia. Celles-ci n'avaient jamais été visitées par un navire du gouvernement. Le contrôleur profita de son séjour à Gébé pour traverser l'île d'un rivage à l'autre. Dans son rapport, il prétend que l'on y trouve de l'or. Cette traversée de l'île avait déjà été faite en 1863 par Bernstein, et en 1871 par Teysmann.

Le 20 janvier, il visita la petite île de Biantji située sur

1. D'après le *Koloniaal verslag* de 1879, et le Rapport du contrôleur van Oldenborgh.

2. **Van der Aa.**—*Reizen naar nederlandsch Nieuw-Guinea*, 1879.

la côte ouest de Waigeoe. Malheureusement, la position de cette petite île n'a pas été fixée avec exactitude. Du reste, toute cette région de la côte de Waigeoe est complètement inconnue; aussi sur la dernière édition d'une feuille de l'hydrographie néerlandaise[1] voit-on figurer à cet endroit le mot *onbekend*.

De Biantji, *le Havik* se dirigea sur l'île de Saonek, côte sud de Waigeoe, où il arriva le 22 janvier. Le 23, *le Havik* touchait à Dorei; il y restait jusqu'au 25 pour compléter sa provision de charbon. Le contrôleur rencontra là deux missionnaires, MM. Beyer et Bink, ainsi qu'un troisième que la société renvoyait en Europe pour avoir entretenu des relations avec une femme Papoua. De même que les voyageurs antérieurs, van Oldenborgh constate que les missionnaires n'ont obtenu aucun résultat; du reste, ceux-ci ne peuvent se tenir sur leurs jambes qu'à force de quinine, car le climat de Dorei est très malsain; pendant le court séjour qu'y fit *le Havik,* six cas de fièvre se déclarèrent parmi l'équipage.

De Dorei, *le Havik* se dirigea vers le nord, afin de visiter les îles Mapia qui, sur la plupart des cartes, portent le nom d'îles Saint-David ou d'îles Freewills qu'elles reçurent en 1761 et 1767 des navigateurs qui les découvrirent. Cet archipel composé de trois petites îles et de quelques bancs de sable avaient, il y a encore 40 ans, une assez forte population micronésienne; en 1860, il n'y avait plus que dix individus vivants. La visite du

1. *Moluksche Archipel,* feuille I.

Havik, la première d'un navire de guerre néerlandais, avait pour but de faire reconnaître l'autorité des Pays-Bas à un certain nombre d'étrangers qui s'étaient fixés dans ces îles pour y exploiter le kopra (noix de coco coupée en morceaux).

Après un séjour assez court (du 26 au 27), *le Havik* repartit vers le sud, se dirigeant sur la baie du Geelvink. A Andai, il embarqua le missionnaire Jens pour servir d'interprète dans toutes les localités situées sur les rivages de la baie. On visita les négories Ansoes, Seroei et Ambai situées sur la côte sud de l'île Jappen. Le 26 février, on touchait à Roon et le 27 à Mei.

Du 4 au 7 février, *le Havik* resta à Dorei pour prendre du charbon avant de quitter la baie du Geelvink. Le 8, il touchait à Samaté, principal kampong de Salawatti.

Le 10, il laissait tomber l'ancre devant Kassiem (île de Misool). Depuis quelques années, ce kampong est la résidence du sultan de Waigama. Comme il était parti vers Lilinta pour y chercher un criminel qui avait tué quatre femmes, *le Havik* se rendit dans cette localité. Là, les deux sultans qui se partagent l'autorité sur Misool et sur la côte ouest de la Nouvelle-Guinée vinrent à bord. Ce fut la dernière étape du *Havik* qui, faute de charbon, fut obligé de se diriger directement sur Ternate.

VOYAGE DE SERVICE

DU RÉSIDENT DE TERNATE O. M. DE MUNNICK

Sur le vapeur de l'État *HAVIK*.

En août 1879[1].

Ce voyage est peu important. Le résident de Ternate, ayant appris par le rapport du contrôleur van Oldenborgh l'établissement d'étrangers aux îles Mapia, crut qu'il était de son devoir de s'y rendre pour bien prouver, par la présence d'une autorité plus élevée, que ces îles appartenaient en réalité au sultanat de Ternate et par suite dépendaient du gouvernement néerlandais.

En allant, *le Havik* toucha à Dorei.

DEUXIÈME VOYAGE

DU CONTROLEUR J. VAN OLDENBORGH

Sur le vapeur de l'État *HAVIK*.

Du 22 septembre au 11 novembre 1879[2].

Ce voyage avait d'abord pour but de visiter les îles Adi, Aidoema et Lakahia, situées devant la côte Kowiai, qui n'avaient pas été visitées depuis longtemps par un navire

1. *Koloniaal verslag* de 1880.
2. *Koloniaal verslag* de 1880. — Rapport du contrôleur J. van Oldenborgh.

de l'Etat. Le contrôleur devait y établir plusieurs écussons néerlandais[1] et ensuite longer les côtes ouest et sud de la Nouvelle-Guinée jusqu'au 141° L. E, limite des possessions néerlandaises. Puis il devait revenir sur la côte nord pour y visiter la baie de Humboldt.

Comme il est facile de le comprendre, ce trop vaste programme ne put être rempli, mais néanmoins cette expédition rapporta de précieux documents pour la géographie et pour l'ethnographie.

Le Havik se rendit d'abord à Amboine pour y prendre un pilote célèbre qui, depuis 1836, avait servi à bord de beaucoup de navires de guerre néerlandais.

A Lilinta, le Radja-Moeda et le major furent embarqués, *le Havik* devant visiter les dépendances de Misool sur la côte ouest de la Nouvelle-Guinée. Le 1er et le 2 octobre on resta à Atti-Atti, à Roembatti et à Pattipi; le soir du second jour on arriva dans la baie de Kapauer.

La noix de muscade est très abondante dans cette région, mais les habitants ne savent pas bien l'exploiter. Les indigènes de cette côte sont assez civilisés, ils sont musulmans et on trouve déjà à Kapauer et aux îles Karas quelques mosquées.

Cette visite du *Havik* ne fournit aucun renseignement nouveau sur cette contrée. Le 5 octobre, le vapeur arrivait devant Adi.

1. On sait que les Néerlandais n'ont aucun établissement en Nouvelle-Guinée, de sorte que, n'occupant pas réellement cette contrée, ils sont obligés, pour constater leurs droits, de faire établir par toutes les expéditions, sur tous les points importants de la côte, des poteaux portant un écusson aux armes des Pays-Bas.

Le 5, il se dirigea vers les îles Aroes pour compléter son chargement de charbon.

Le 9, il était devant Namatotte, il toucha ensuite à Aidoema et à Lakahia. La suite du voyage du *Havik* est très importante, car ce navire visita la côte sud (si peu connue) de la Nouvelle-Guinée, qui s'étend de Kowiai jusqu'au détroit de la Princesse-Marianne. Cette région n'avait pas été visitée par les Européens depuis 1835.

Le 11 octobre, *le Havik* jeta l'ancre devant un kampong situé par 136° 33′ de long. E, et par 4° 40′ lat. S, non loin d'Oetanata (136° 10′ 5″ long. O, et 4° 32′ 20″ lat. S). A l'approche des Européens, tous les indigènes se sauvèrent dans les bois. On attacha cependant un écusson néerlandais à un gros arbre en plaçant tout autour de petits miroirs, des couteaux, des mouchoirs, etc. Pendant tout le temps que les Hollandais restèrent à terre, les indigènes les considérèrent du haut des branches où ils étaient perchés; on essaya de leur faire comprendre qu'on ne leur voulait pas de mal, mais pas un ne descendit. L'interprète leur parla de loin pour leur faire entendre qu'ils pouvaient emporter les présents, mais qu'ils ne devaient pas toucher à l'écusson. Ils parurent avoir compris, car ils répondirent à ce discours par une espèce de hourra formidable. L'interprète crut saisir qu'ils appelaient leur village : Wakara. Lorsque les Hollandais furent de retour à bord, les indigènes descendirent de leurs arbres en se dirigeant vers l'écusson qu'ils ne cherchèrent pas à enlever. Les plus courageux emportèrent les présents qu'on avait laissés.

Ce pauvre village se compose d'une dizaine de misé-

rables huttes dans lesquelles van Oldenborgh ne trouva que quelques pots en terre. Tous les indigènes avaient la chevelure crépue si caractéristique des Papouas. D'après les observations faites de loin par le contrôleur, il paraîtrait que les hommes portent le tijdako, et que les femmes n'ont qu'une petite ceinture d'écorce d'arbres. Il ne put voir aucun ornement de bras, d'oreille, de poitrine ou de nez.

Ce kampong était déjà connu de nom, car on le trouve cité sous la forme *Akara* dans le voyage du *Triton* en 1828[1], quoique ce navire n'y ait pas été. Du récit de cette expédition, il résulterait que Akara se trouve à l'ouest de Octanata, ce qui n'est pas d'accord avec les observations faites à bord du *Havik*. Mais ceci peut s'expliquer facilement si l'on songe que les renseignements obtenus en 1828 étaient à peine compréhensibles pour les interprètes. Les Papouas de Wakara n'avaient jamais vu d'Européens.

Le 13 octobre, *le Havik* entrait dans le détroit de la Princesse-Marianne. Des traces laissées par des hommes ne furent trouvées qu'en un seul endroit : c'étaient des empreintes de pieds visibles sur le sable.

Sur ces entrefaites, la provision de charbon ayant beaucoup diminué et le berri-berri ayant éclaté à bord, *le Havik* fut obligé de se rendre à Dobo pour y embarquer du combustible ; le 21 octobre il était à Amboine,

1. **Modera.** — *Reis naar de Zuid-Westkust van Nieuw-Guinea*, p. 73 et 81. — **S. Muller.** — *Reizen in der Indischen Archipel* 1re partie, p. 46.

d'où il repartait pour la côte nord de la Nouvelle-Guinée. Il visita Salawatti, Dorei et Korrido. Cette dernière partie du voyage ne fournit aucun renseignement nouveau.

TROISIÈME VOYAGE

DU CONTROLEUR J. VAN OLDENBORGH

Sur le navire à vapeur de 2e classe *BROMO*

COMMANDÉ PAR LE CAPITAINE-LIEUTENANT VON LESCHEN.

Du 17 mai au 21 juin 1880[1].

Comme *le Havik* n'avait pu atteindre le 141° L. E. sur la côte sud encore inconnue de la Nouvelle-Guinée, ni aller voir si l'écusson élevé dans la baie de Humboldt était toujours en bon état, il fut décidé que le contrôleur van Oldenborgh essaierait de nouveau d'atteindre ces deux points.

Le Bromo partit de Ternate en se dirigeant sur Missol où il arriva le 19 mai; il visita Waigama et Lilinta. Le 23, il arrivait devant Pattipi sur la côte sud-ouest du golfe de Maccluer.

Les habitants de cette côte sont beaucoup plus civilisés que ceux de la côte nord de la Nouvelle-Guinée; ils le doivent à l'influence de l'islam.

1. Rapports du contrôleur et du commandant du *Bromo*. — *Koloniaal verslag*, 1883, p. 22 et 23. — *Jaarbock der K. Nederl. Zeemagt*, 1879-1880, p. 373-376.

Comme l'on avait appris que beaucoup de navires de commerce se trouvaient dans la baie de Kapauer, *le Bromo* s'y rendit ; il y arriva le 24 mai au soir. Il y avait dans la baie quinze praos de Macassar et de Ceram avec un brig appartenant à la maison Weyergangh. C'est un schooner de cette maison, *le Jupiter*, qui étonna tant en 1858 l'état-major de *l'Etna*, lorsque ce dernier le rencontra à l'entrée de la baie Argoeni encore inconnue aujourd'hui. Le commerce des noix de muscade est très actif à Kapauer. Par suite de leurs rapports incessants avec les étrangers, les Papouas de la côte ont complètement abandonné leurs ornements de bras, de cou, de nez, d'oreilles. Ils recherchent avec avidité les étoffes de coton. *Le Bromo* consacra les journées du 25 au 29 mai à aller renouveler sa provision de charbon à Gisser (près de Ceram).

Il se dirigea ensuite sur le cap Valsch pour de là suivre vers l'est la côte sud de la Nouvelle-Guinée. Comme on avait usé beaucoup de charbon pour atteindre ce cap en luttant avec les vents contraires, on craignit de ne pas en avoir assez pour atteindre le 141° L. E. : on fut donc obligé de changer l'itinéraire, et le 5 juin, *le Bromo* jetait l'ancre dans le détroit de la Princesse-Marianne (entrée nord), juste à l'endroit où l'année précédente *le Havik* avait dressé un écusson. Ce dernier avait disparu et les clous avaient été soigneusement enlevés. Tout autour de l'arbre sur lequel on avait placé l'écusson se trouvaient des restes de cuisine assez frais qui indiquaient que les indigènes avaient quitté cet endroit depuis peu. *Le Bromo* suivit ensuite la côte de Timoraka

et de Kapia. Le 6 juin, on essaya d'atteindre la négorie située par 6° 15′ de latitude sud, et qui avait été signalée par Cook en 1770 et par Kolff en 1826. Mais on ne put débarquer. Le 7 juin, *le Bromo* se trouvait devant la rivière Oetanata. Il y avait un trop fort ressac sur la barre pour qu'on pût songer à envoyer une chaloupe à terre. Ce point, qui n'avait pas été visité depuis un demi-siècle, ne présentait pas la moindre trace d'habitation. Le 8 au soir, le navire arrivait devant l'île de Lakahia. Les indigènes qu'on vit en cet endroit étaient de très beaux hommes, mais beaucoup étaient atteints de la maladie de peau appelée « cascado ». Leurs cheveux crépus étaient courts. Les oreilles et la cloison du nez étaient percées pour y passer des ornements, généralement des feuilles de nipa roulées. Ces Papouas ne portaient aucun ornement de cou, mais ils avaient des ornements de bras de même modèle que ceux portés dans la baie du Geelvink.

Le tijdako des hommes était excessivement étroit. Tous les jeunes gens étaient tatoués par brûlure, sur les bras et la poitrine, mais aucun homme n'était peint.

En quittant Lakahia, *le Bromo* se dirigea sur l'île Adi; là, un accident de machine le força à relâcher le 11 juin à Gisser qu'il quitta pour retourner à Amboine.

QUATRIÈME VOYAGE

DU CONTROLEUR J. VAN OLDENBORGH

Sur le vapeur à hélice de l'État *BATAVIA*

COMMANDÉ PAR LE LIEUTENANT « TER ZEE » M. A. MEDENBACH.

Du 3 décembre au 21 janvier 1881[1].

Dans les précédents voyages, on avait essayé d'atteindre le 141° L. E. en suivant les côtes de l'ouest à l'est. Le lieutenant Medenbach résolut de se rendre directement sur le 141° L. E. pour suivre ensuite les côtes de l'est à l'ouest.

Le Batavia, en quittant Ternate, se dirigea sur Amboine, puis sur Dobo où il compléta sa provision de charbon. De là, il chercha à gagner directement le détroit de Torres. Le 21 décembre, le 141° L. E. était atteint; *le Batavia* se dirigea alors vers le nord pour s'approcher autant que possible de la côte; le 24 on fut assez près pour y envoyer une chaloupe qui alla attacher un écusson à l'un des nombreux arbres qui couvrent la côte. De ce point, situé par 141° 1′ 11″ L. E., *le Batavia* suivit d'aussi près qu'il le put cette côte désolée et uniforme. Le 25 décembre, vers neuf heures du matin, on vit pour la première fois des cocotiers sur le rivage ainsi que des traces

1. Rapports du contrôleur et du commandant du *Batavia*. Le premier de ces deux rapports a été publié en partie dans le *Tijdschrift voor Ind. Taal-Land-en Volkenkunde*, partie XXVII, p. 353-379, et, le second, dans le *Jaarbock der K. Ned. Zeemagt*, 1880-1881, p. 438-446. — *Koloniaal verslag*, 1881, p. 23-25.

d'habitation. Vers midi, *le Batavia* se trouva devant un grand kampong dont les petites praos montées par quelques indigènes n'osèrent pas approcher du navire. Le lendemain matin, on ne put réussir à se rendre à terre avec les chaloupes. On se décida à poursuivre le voyage, et, vers le soir, on vit de nouveaux kampongs ; mais *le Batavia* fut obligé de s'éloigner de la côte pendant la nuit.

Le 27, le navire s'approcha du rivage à un mille de distance ; une chaîne de dunes ayant été aperçue, on résolut de débarquer quelques hommes pour planter un second écusson (8° 12′ Lat. S. et 140° 0′ 12″ Long. E. de Greenwich).

A peine *le Batavia* avait-il laissé tomber l'ancre que vingt-sept praos et sampans montées par deux cents hommes environ s'approchèrent jusqu'à une centaine de mètres du vapeur ; mais lorsque le lieutenant Colenbrander se dirigea vers le rivage avec une chaloupe armée, les indigènes firent demi-tour et se précipitèrent à terre en poussant de grands cris. Ne comprenant pas le sens de cette manifestation, on crut que le débarquement serait assez dangereux. A bord du *Batavia*, la situation parut même si menaçante qu'on mit à l'eau la seconde chaloupe pour porter secours à la première si cela était nécessaire. Mais la première chaloupe ne pût aller jusqu'au rivage à cause des bancs de sable ; on s'aperçut en ce moment que les Papouas agitaient des branches vertes en signe d'amitié, croyait-on. Le contrôleur, le lieutenant Colenbrander, le lieutenant Langereis et quelques hommes s'embarquèrent alors dans la yole qui avait ac-

compagné la chaloupe ; les Papouas se jetèrent à la nage pour aller à sa rencontre, mais on dut leur faire comprendre que s'ils ne retournaient pas au rivage, on ne pourrait aborder.

On dut bientôt abandonner la yole à son tour et débarquer en ayant de l'eau jusqu'à la ceinture ; les matelots avec le drapeau néerlandais et l'écusson marchaient en avant. Dès que les Hollandais eurent mis pied sur la terre ferme, ils furent entourés par une grande masse d'indigènes. Quelques-uns de ceux-ci prirent de l'eau dans la bouche et la projetèrent au visage des arrivants ; pour conserver de bonnes relations, on fut obligé de considérer cette opération comme un témoignage d'amitié, ce qui, du reste, était probablement la vérité.

D'autres Papouas apportèrent des fruits qui furent échangés contre de petits objets. Quelques individus amenèrent même plusieurs jeunes femmes qui furent offertes aux Hollandais. Le contrôleur fit planter un poteau sur lequel on plaça l'écusson avec un drapeau néerlandais ; d'autres drapeaux furent distribués aux indigènes pour être placés sur leurs praos.

Après que les chaloupes furent rentrées, *le Batavia* continua sa route vers l'ouest. Partout la côte était couverte de cocotiers, et de temps en temps on apercevait quelques kampongs, ce qui fit supposer que cette région est très peuplée. Vers le soir on arriva devant une île assez éloignée du rivage, probablement l'île des Chauves-Souris (Vleermuis) ou de Saint-Bartholemeus des anciennes cartes ; sa position fut fixée à 8°16′ latitude Sud et à 139°23′ longitude Est de Greenwich.

Le 28 décembre au matin, *le Batavia* jeta l'ancre entre l'île et la côte, il resta deux jours en cet endroit, ce qui permit aux officiers d'obtenir par échange un grand nombre d'objets ethnographiques. L'île qui est très boisée est habitée par quelques familles; la côte vis-à-vis paraît avoir une population assez dense.

Le Batavia en continuant son chemin passa devant l'entrée sud du détroit de la Princesse-Marianne. Là, on vit plusieurs pirogues indigènes dont une portait le pavillon néerlandais : c'était probablement celui qu'on avait placé à côté de l'écusson laissé sur la côte, par *le Havik*, en 1879.

Le 1er janvier 1881, *le Batavia* doublait le cap Valsch; on constatait en passant que les bancs de sable qui l'entourent s'étendent plus loin en mer que ne l'indiquent les cartes marines. Le 3 janvier, le lieutenant Medenbach essaya de débarquer près du kampong découvert par Cook, un peu au sud du 6° de longitude Sud, mais il ne réussit pas mieux que les commandants du *Havik* et du *Bromo*. Il put seulement constater que dans cette région il existe deux kampongs au lieu d'un; Modera l'avait du reste déjà constaté : le plus méridional des deux se trouve exactement par 6°23'.

Le 5 janvier au matin, l'équipage du *Batavia* put jouir d'un spectacle magnifique. Comme le temps était très clair, on pouvait distinguer merveilleusement les cimes couvertes de neige des célèbres et presque problématiques montagnes neigeuses, signalées autrefois par Carstensz. Cette chaîne de montagnes se détachant avec la plus grande netteté sur le ciel produisit une vive impression

sur tout l'équipage. Ainsi se trouvait démontrée l'existence de ces montagnes couvertes de neiges dont la présence, sous ces latitudes, avait été contestée par des voyageurs contemporains, l'état-major du *Soerabaja* par exemple.

Le soir du 4 janvier, *le Batavia* jeta l'ancre devant l'embouchure de la rivière Oetanata où l'on voulait dresser un écusson. On ne put pas apercevoir la moindre trace du village qui avait été visité par les officiers du *Triton* et si bien décrit par S. Muller. On vit cependant une petite prao sur la rivière, mais elle ne put pas sortir en mer à cause du mouvement trop violent des vagues sur la barre. Comme en 1879, un écusson fut établi dans les environs de Wakara, et le berri-berri augmentant parmi les hommes de l'équipage, on fut obligé de songer au retour. *Le Batavia* suivit la côte pendant un certain temps, il la quitta au 135° L. E. pour se diriger sur les îles Aroes où il resta du 6 au 10 janvier afin de compléter, à Dobo, sa provision de charbon.

Il explora ensuite les îles Tiando. Le commandant du *Batavia* trouva que cet archipel est placé trop au nord sur toutes les cartes; du reste, il ne put pas terminer sa campagne hydrographique, le berri-berri ayant éclaté de nouveau à bord. Le 15 janvier, *le Batavia* était de retour à Amboine d'où il repartait bientôt pour Ternate.

Résumons maintenant les données ethnographiques recueillies par le contrôleur van Oldenborgh, concernant les populations de cette côte sud qui n'avait pas été explorée par des Européens depuis deux cents ans.

Les Papouas de cette côte sont fortement bâtis. Leurs cheveux sont crépus. La couleur de leur peau varie du bleu sombre au noir pur, mais il est très difficile d'obtenir le ton exact, car ils se peignent le corps avec différentes couleurs rouge, jaune ou blanche. Leur dessin favori est le triangle, mais on trouve aussi d'autres figures. En revanche, on ne voit jamais de tatouages. Ils ont le front haut et la poitrine large. Ils s'agrandissent artificiellement la bouche ainsi que les narines. Ils se percent le nez et les oreilles; en outre, ils s'allongent celles-ci autant qu'ils le peuvent. Dans les ouvertures ainsi produites, ils placent des ornements de toutes sortes, écorce d'arbre, morceau de bambou, os, coquillages, dents de cochon, etc. Un des Papouas vus par le contrôleur avait le nez percé quatre fois. Quelques-uns portent des défenses de sanglier à la place de ces différents ornements. Les organes génitaux des hommes sont très développés. Comme on ne rencontre aucun enfant avec le nez et les oreilles percés, il est à croire qu'on ne leur fait subir cette opération qu'à partir d'un certain âge.

Les femmes sont très laides, elles ont les épaules étroites et les seins excessivement pendants. Elles se déforment, comme les hommes, le nez, la bouche et les oreilles.

Les hommes ne portent pas les cheveux comme les Papouas de la côte nord. Ils les tressent en petites cordelettes en prenant dans chacune une jeune feuille de cocotier. Toutes ces tresses sont attachées ensemble à hauteur des épaules et les extrémités qui pendent couvrent presque tout le dos. Cette coiffure avait été déjà

observée par Muller dans le détroit de la Princesse-Marianne et par d'Albertis sur la rivière Fly[1].

Les hommes se placent sur le front certains coquillages, ainsi que des plumes noires d'oiseau de paradis; elles sont mises, tantôt à plat, tantôt dressées. Ils portent des colliers confectionnés avec certaines graines ou avec des coquillages; à ceux-ci ils attachent souvent des morceaux d'écorce d'arbre, des lambeaux de peau de bêtes desséchées et même des queues de cochon. Leurs anneaux de bras faits en rotan ressemblent à ceux des autres Papouas. Le costume des hommes consiste en une ceinture de rotan à laquelle est suspendue une coquille destinée à protéger les parties sexuelles. Les jours de fête ces ceintures sont ornées de feuilles de différentes couleurs. Quelques-uns se protègent les bras et les jambes au moyen de fines nattes de rotan.

Le costume des femmes est un tijdako fait d'écorce d'arbre.

Les habitations de ces pauvres Papouas n'étaient que de misérables huttes. Elles sont le plus souvent rondes. Elles ne contenaient presque aucun ustensile de ménage: un bambou pour souffler le feu, un tas de feuilles sèches en guise de couche et quelques nattes pour se couvrir. Ils conservent l'eau dans des bambous et les fruits dans des corbeilles de rotan ou de fibres de cocotier.

Ils se nourrissent de noix de coco, de poissons, de coquillages et de cochons sauvages. Nulle part on n'a ob-

1. **S. Muller.** — *Bijdragen tot de Kennis van Nieuw-Guinea,* pl. V. **D'Albertis.** — *New Guinea,* t. II, p. 284.

servé de traces d'anthropophagie; cependant Carstensz. l'avait constatée dans cette région. Il ne faudrait pas déduire de là qu'elle a disparu de la Nouvelle-Guinée, car des voyageurs dignes de foi l'ont signalée sur d'autres points de cette île, Laglaize et Raffray, par exemple[1].

Leurs armes sont l'arc et la flèche, quelques-uns seulement ont une espèce de massue munie d'une pointe en fer. C'est le seul métal dont ils fassent usage; au temps de Carstensz., ils ne le connaissaient pas encore. Ils ont des pirogues creusées dans un tronc d'arbre, long de 14 à 16 mètres. Les rameurs se tiennent toujours debout; au milieu du canot un individu danse continuellement.

On ne vit d'idoles nulle part, mais tous ces Papouas portaient une espèce d'amulette qu'ils ne voulaient vendre à aucun prix : c'était généralement un petit morceau de bambou ou d'écorce d'arbre. Dans chaque pirogue se trouvait aussi un morceau de bambou, contenant de l'eau douce qu'ils ne voulaient céder à aucun prix.

Tous ces Papouas avaient un très bon caractère et étaient très serviables. Ainsi, quand les matelots allaient à terre, sur l'île des Chauves-Souris, pour y couper de l'herbe, ils se mettaient à les aider de leur propre mouvement, de sorte que les chaloupes étaient chargées en un clin d'œil.

Quant à leur langue, le contrôleur ne put en recueillir que quelques mots; par exemple :

1. **A. Bruijn.** — *Het land des Karons* (Tijd. van het aardrijksk. genootschap te Amsterdam. Deel III, p. 102-106). — **Raffray.** — *Voyage à la Nouvelle-Guinée* (Tour du monde, 1879, 1er sem., p. 225-288).

Kaja-Kaja, — sorte de salut amical.

Dijko, — sago.

Mes, — cocotier.

Ils comprenaient le mot tabako, mais ils n'avaient jamais vu de cigares. A l'époque de Carstensz., ils ne connaissaient pas encore le tabac.

Comme on s'en rend facilement compte, le voyage du *Batavia* le long de la côte des Cocotiers est très important, car cette région n'avait jamais été visitée, pour ainsi dire, par des Européens depuis 1623, Willem Jansz. et Cook n'ayant pas eu de relations avec les indigènes. Le journal de Carstensz[1]. contient sur les Papouas de cette région des renseignements très détaillés dont l'exactitude a été démontrée par le contrôleur van Oldenborgh. Le lieutenant Colenbrander du *Batavia* a dressé la carte de la côte des Cocotiers qu'il est curieux de comparer avec celle de Carstensz[2]. Dans leurs traits généraux ces deux cartes ne diffèrent pas sensiblement, ce qui montre avec quel soin les anciens navigateurs hollandais faisaient leurs levés.

1. **Van Dijk.** — *Mededeelingen uit het Oost-Indisch Archief.* Amsterdam, 1859, p. 27-29.

2. **Leupe.** — *Bijdragen tot de Taal-Land-en Volkenkunde*, 1875, 3e série, 10e partie, 1re section, p. 163.

CINQUIÈME VOYAGE

DU CONTROLEUR J. VAN OLDENBORGH

Sur le navire à hélice de l'État *BATAVIA*.

COMMANDÉ PAR LE LIEUTENANT « TER ZEE » M. A. MEDENBACH

Du 15 mars au 29 avril 1881[1].

Après un séjour de sept semaines à Ternate, *le Batavia* repartit de nouveau pour explorer, cette fois, la côte nord de la Nouvelle-Guinée. Il devait visiter la baie de Humboldt, les îles Asia et Ajoe situées au nord de Waigeoe et qui n'avaient jamais été inspectées par un navire de guerre hollandais; ensuite il devait longer toute la côte Est, si peu connue, de la grande baie du Geelvink.

Le Batavia, après avoir embarqué deux princes de Tidore, doubla l'extrémité nord de Halmaheira pour se diriger sur les îles Asia où il arriva le 16 mars. On n'y trouva que quelques pêcheurs de tortues et de tripang venus de Waigeoe.

Le même soir, *le Batavia* repartait pour les îles Ajoe où pas plus qu'aux îles Asia on ne put trouver un fond convenable pour jeter l'ancre. La population de ce

1. Rapports du contrôleur van Oldenborgh et du commandant du *Batavia*. Le premier rapport a été publié dans : *Het Tijd. voor Ind. Taal-Land-en Volkenkunde*, partie XXVII, p. 409-437. — Des extraits du second se trouvent dans : *Het Jaarboek der K. Nederl. Zeemagt*, 1880-1881, p. 446-451. — *Koloniaal verslag*, 1882, p. 22-25.

groupe se compose de 1,500 individus. Le chef de ces îles qui a reçu son investiture du sultan de Waigeoe reconnaît l'autorité du sultan de Tidore. On lui donna un drapeau néerlandais pour placer sur sa prao; *le Batavia* partit ensuite pour les îles Mapia où il n'arriva que le 19 mars; sur un des kampongs, flottait le pavillon anglais. Le commandant donna au chef un drapeau néerlandais en lui ordonnant de toujours le hisser à l'approche d'un navire étranger. Après cette visite, *le Batavia* se rendit à Dorei pour compléter sa provision de charbon. Là, on apprit que les schooners de Ternate venaient en bien plus grand nombre dans la baie du Geelvink, pour y acheter du damar, depuis qu'un service régulier de bateaux à vapeur avait été créé sur la côte occidentale de la Nouvelle-Guinée.

On toucha ensuite à Korrido, que le contrôleur van Oldenborgh et le lieutenant Medenbach placent sur l'île de Sowek. Au moment où le navire jetait l'ancre, les indigènes vinrent en mesurer la coque avec de longues cordes qu'ils conservèrent comme *karowaar*.

Constatons, en passant, que ce voyage n'ajoute rien à l'hydrographie de ces îles Schouten si peu connues. De là, *le Batavia* se rendit à Awek, côte nord de l'île Jappen, mais on ne put débarquer à cause du ressac.

Les habitants de l'intérieur de cette île, appelés Awendori, sont continuellement en guerre avec ceux des côtes, parce qu'ils veulent empêcher ceux-ci de venir récolter le damar sur leur territoire.

Le Batavia continua son voyage en suivant la côte nord de l'île; avec des lunettes on pouvait distinguer les

villages dans les montagnes. Le 29 mars, il arrivait dans la baie de Humboldt.

La longitude du cap Bonpland fut fixée à 14° 47′ 55″; d'après la commission de l'Etna (1858), ce cap devait se trouver un peu plus à l'est.

Le 30 mars, le navire fit le tour de la baie et le même jour il partait pour la baie de Sadipi, où il arrivait dans la soirée; le lendemain il était dans la baie de Walkenaer. On planta un écusson sur l'île de Merkus et on distribua de petits drapeaux aux indigènes pour être placés sur leurs praos. *Le Batavia* continua son voyage vers l'ouest en longeant la côte le plus près possible; on vit de nombreux kampongs, ce qui fait supposer que cette côte est très peuplée. On passa près des îles Arimoa, et le 1er avril on se trouva devant les embouchures du fleuve Amberno.

Le 2 avril, *le Batavia* entrait dans la grande baie du Geelvink, en passant entre Koeroedoe et la pointe orientale de Jappen; il se dirigeait sur Seroei-Ambai où le contrôleur croyait pouvoir trouver des pilotes pour la côte orientale de la baie du Geelvink qui n'avait pas encore été visitée par un navire de guerre hollandais; mais on ne put y en trouver, pas plus qu'à Ansoes, où *le Batavia* arriva le 3 avril.

Le 4 avril, il longeait la côte sud de l'île Nawi, et le lendemain matin il s'approchait de la terre ferme. La côte était basse et couverte d'arbres. Nulle part on ne vit d'habitations; de temps en temps se montraient de petits golfes qui devaient être des embouchures de rivières. Le 4, vers 4 heures, on recontra plusieurs

praos montées par des indigènes avec lesquels on put s'entretenir par l'intermédiaire des interprètes. Le 6, *le Batavia* passa au sud de Vader-Smit en laissant à tribord les îles Leiden, Alkmaar et Enkhuizen; puis, il traversa le détroit qui sépare l'île Hoorn de l'île des Quatre-Frères pour venir jeter l'ancre devant l'île Angermeos; tous ces noms hollandais ont été donnés à ces îles par Jacob Weyland qui, en 1705, explora cette baie: elle porta depuis le nom de son navire[1]. En longeant la côte sud de la baie, on vit deux ou trois fois d'épaisses colonnes de fumée dans les montagnes, mais on ne remarqua jamais d'habitations sur les rivages. Le lieutenant Medenbach constata que cette côte sud est, sur la carte de Weyland, placée 18 minutes trop au sud. Le 7 avril, *le Batavia* arrivait devant Roon où il rencontrait les missionnaires Hasselt et Jens; puis il rentrait à Dorei pour prendre du charbon et faire quelques réparations à sa machine.

Il suivit ensuite la côte nord en se dirigeant vers l'ouest et en se tenant le plus près possible du rivage. Il passa entre la côte et Middelbourg, la plus méridionale des îles Meossoe; le 13 avril, il jetait l'ancre devant Asi ou Haas; ce kampong n'avait jamais été visité par un navire de guerre. Le lieutenant Medenbach constata que cette baie est placée sur les cartes un peu trop à l'ouest, 5 minutes environ, et qu'en outre, on lui donne de trop grandes

1. **P.-A. Leupe** et **J.-M. Obreen.** — *Geschied-en zeevaartkundige toelichting betreffende eene kaart van Geelvinksbaai.* 1866. — La carte de Jacob Weyland se compose de deux ff. de 71 cent. sur 51 cent.

dimensions. *Le Batavia*, en continuant sa route, ne s'arrêta que quelques heures devant Samaté, d'où il repartit pour le golfe de Maccluer. Le 15 avril, il arrivait devant le kampong Atti-Atti, et, le lendemain, on visitait Roembatti et Sisir. Le 17 avril, on explora le groupe d'îles situé à l'est de la baie de Sekaar pour chercher les statues et les inscriptions hindoues, qu'un certain M. Léon disait y avoir vues; mais on ne trouva rien. Du 18 au 24 avril, *le Batavia* resta devant les îles Watoebella, Goram et Ceramlaut pour y faire des levés hydrographiques. Il constata que la petite île qui existe devant la négorie de Rarakit, sur la côte est de Ceram, n'est marquée sur aucune carte.

Du 25 au 27 avril, il resta à Gisser pour compléter sa cargaison de charbon; le 29, il arrivait à Amboine; il en repartit bientôt pour Ternate, où il jetait l'ancre le 8 mai.

Ce voyage, sans être aussi important que le précédent, fournit cependant des résultats nouveaux au point de vue de la géographie de la Nouvelle-Guinée. Il est à remarquer que pendant cette expédition, grâce aux bonnes mesures hygiéniques prises par le lieutenant Medenbach, aucun cas de berri-berri ne se déclara à bord.

VOYAGE DE SERVICE

DU CONTROLEUR J.-M. VAN BERCKEL

Sur le navire à vapeur à hélice *BATAVIA*

COMMANDÉ PAR LE LIEUTENANT « TER ZEE » M. A. MEDENBACH.

Du 18 janvier au 1er février 1882[1].

D'après les rapports fournis à la suite des précédents voyages, il parut nécessaire de faire visiter de nouveau par un navire de l'État les îles Mapia dont nous avons déjà parlé. Le contrôleur van Berckel s'embarqua à bord du *Batavia* pour remplir cette mission.

Le 18 janvier, ce navire quittait la rade de Ternate et se dirigeait directement sur les îles Mapia où il arriva le 23. Comme la petite colonie d'Américains établis sur ces îles pour l'exploitation des noix de coco ne donnait lieu à aucune plainte de la part des habitants, *le Batavia* repartit presque aussitôt pour Dorei où il compléta sa provision de charbon. Il fit ensuite quelques levés hydrographiques autour des îles Tamiai, situées près du détroit de Dampier, et sur la côte sud de Waigeoe.

1. *Koloniaal verslag*, 1882, p. 25. — *Jaarboek der Nederl. Zeemagt*, 1881-1882, p. 380.

VOYAGE

DU CONTROLEUR H.-J. MONOD DE FROIDEVILLE

Sur le navire à hélice de l'État *BATAVIA*

COMMANDÉ PAR LE LIEUTENANT « TER ZEE » H. VAN DER MEER.

Du 20 au 30 juin 1882[1].

Comme on avait appris que des Allemands étaient venus s'établir sur la côte nord de Waigeoe, le gouvernement jugea bon d'y envoyer un fonctionnaire hollandais pour faire une enquête sur leurs agissements.

Ce fut encore *le Batavia* qui fut choisi pour cette expédition; il avait à son bord le contrôleur Monod de Froideville.

Le Batavia se dirigea directement vers Amka, où il arriva le 22 juin; dès qu'il eut jeté l'ancre, le sengadij et l'iman vinrent à bord pour annoncer que le radja était absent. Le commandant envoya un bateau indigène pour le chercher. Pendant ce temps, il fit faire la carte du détroit qui se trouve entre l'île principale et Gemien. Le radja arriva dans la nuit du 24 au 25 juin; il raconta qu'un schooner monté par 25 hommes était arrivé quatre mois auparavant dans la baie Fofay. Le capitaine était venu le voir pour lui demander l'autorisation de fonder un établissement sur la côte nord, et il lui

1. Rapports du contrôleur et du commandant du *Batavia*. — *Jaarboek der K. Nederl. Zeemagt*, 1881-1882, p. 381-382. — *Koloniaal verslag*, 1883, p. 20.

avait répondu qu'il fallait s'adresser au sultan de Tidore, ce que le capitaine avait promis de faire. Le 25 au matin, *le Batavia* partit pour le nord de l'île afin que le contrôleur pût se rendre compte de la situation ; le radja était de ce voyage. Le 26, le navire jetait l'ancre dans la baie d'Offak (Fakfak de Rosenberg). On constata que les étrangers étaient partis depuis peu de temps; et le 3 juin, *le Batavia* se dirigeait vers l'ouest en suivant la côte, pour permettre au contrôleur de s'assurer que le schooner en question ne s'était pas abrité dans une des nombreuses baies de cette région. Le même jour il arrivait dans la baie Argoei où il passait la nuit; il en repartit le lendemain pour Gagi afin de rechercher un groupe d'îles problématiques qui devait se trouver au sud. Ces îles, appelées Duif sur beaucoup de cartes, ne purent être trouvées; ce sont probablement les îles Vlaming, situées beaucoup plus au sud. Le 30 juin, *le Batavia* rentrait à Ternate.

Quelque temps après arrivait aussi le schooner cherché en vain sur la côte nord de Waigeoe, il s'appelait « Ocean Pearl » et était commandé par le sieur Langen qui déclara que cette côte est très malsaine ; ce qui expliqua pourquoi on y avait trouvé très peu d'endroits habités.

VOYAGE
DU RÉSIDENT DE TERNATE JHR. TH. G. V. BOREEL

Sur le vapeur *SING TJIN*.

Du 14 octobre au 8 novembre 1882[1].

Comme le radja de Waigeoe était venu à Ternate avec *le Batavia*, il fallait bien le faire reconduire dans son pays. Le gouvernement profita de cette circonstance pour envoyer le résident de Ternate dans la baie du Geelvink afin d'y examiner les établissements de commerce de plus en plus florissants des Européens. Le navire désigné fut le vapeur *Sing Tjin*, il avait à son bord trois princes de Tidore représentant le sultan, M. Léon Laglaize, agent de la maison Bruijn, et Saïd-Oemar, chef des Makassarais à Ternate.

Le résident visita d'abord Gébé et la baie de Fofag (Waigeoe). Le 22 octobre, le vapeur jetait l'ancre devant la nouvelle résidence du sultan de Waigeoe appelée Moemoes. Cette localité n'avait jamais été visitée par un fonctionnaire hollandais. Sa population est mahométane.

Le 24 octobre, *le Sing Tjin* jetait l'ancre devant Dorei. On y trouva l'établissement de commerce fondé depuis peu de temps par M. Coldenhoff, de Ternate, pour récolter le damar et le massoy. Du reste, les Doreins ont pris goût au commerce ; ils transportent dans leurs praos

1. Rapport du résident. — *Koloniaal verslag*, 1883, p. 20.

des marchandises européennes qu'ils vont échanger contre des produits indigènes sur la côte nord et dans les îles de la baie du Geelvink.

Le 27 octobre, le résident fit une visite à la négorie Ansoes où se trouvent les comptoirs des maisons Bruijn et Renesse van Duivenbode, de Ternate. Ils sont très florissants ; on a même construit un môle pour faciliter le chargement et le déchargement des navires. Le résident alla ensuite à Seroei-Ambai. De là, *le Sing Tjin* se dirigea sur les petites îles situées devant la côte de Tabi, région très peu connue de la côte nord de la Nouvelle-Guinée. Le 29, on visita la petite île Wakdé ; plusieurs objets ethnographiques y furent achetés, entre autres une petite prao qui a figuré à l'Exposition d'Amsterdam en 1883. Le 30 octobre, le résident visitait l'île Koemamba, la plus septentrionale des Arimoa. On ne vit aucune trace d'habitations sur ces îles, tous les habitants s'étant enfuis dans d'autres régions devant les attaques répétées des gens de Gébé et de Patani.

Le Sing Tjin traversa ensuite l'archipel presque inconnu des îles Padeaido qui n'avait jamais été visité par un fonctionnaire hollandais, et, le 1er novembre, il arrivait devant Korrido ; le même jour, il visitait l'île Mefoor. Le 2 novembre, on toucha à Andai où l'on rencontra le missionnaire Woelders. Après que la provision de charbon eut été complétée, le navire repartit pour Ternate ; il s'arrêta quelque temps devant la capitale de Salawatti, où se trouvaient une douzaine de bateaux de Ceram, d'Amboine et de Banda.

VOYAGE DE SERVICE

DU RÉSIDENT DE TERNATE, D. F. VAN BRAAM MORRIS

Sur le vapeur *SING TJIN*.

Août et septembre 1883 [1].

Le résident alla d'abord à Dorei, puis il visita la petite île Jamma, qui n'avait encore été explorée par aucun fonctionnaire hollandais. Cette île, située à l'est de l'embouchure de la rivière Amberno, avait déjà été signalée et décrite par Tasman et Belcher. Le chef de Jamma, qui avait appris le malais à Ternate, fut embarqué pour servir d'interprète sur la côte nord de la Nouvelle-Guinée située au sud de cette île. On visita les embouchures de la rivière Wiriwaai, dont le nom ne se trouvait encore sur aucune carte. Cette région parut très peuplée, et la tribu qui l'habite s'appelle Bonga, nom qui, jusqu'à présent, avait été donné à un groupe de petites îles situées au nord de la côte de Tabi. Malheureusement, le résident ne donne dans son journal ni longitude ni latitude, de sorte que l'on ne sait trop où placer cette rivière sur la carte. Elle doit cependant se trouver à l'ouest du cap Fo.

De là, le résident partit pour visiter le kampong Mawes, déjà vu en 1871 par van der Crab, et ensuite la baie Matterer qui n'avait jamais été vue par un fonctionnaire du gouvernement indien. Dans cette baie, on noua

1. **Robidé van der Aa.** — *Krakatau-Nieuw-Guinea.* In *Indische Gids*, avril 1884, p. 676-682. — *Tijdschrift van het Nederlandsch Aardrijkskundig Genootschap,* 2e série, no 1, p. 46.

des relations avec les indigènes de deux kampongs, et, comme le chef de Jamma était connu ici, on trouva facilement deux interprètes pour la suite du voyage. Grâce à ceux-ci, on put comprendre convenablement la langue des riverains de la baie de Sadipi ; on fixa d'une manière certaine les noms de leurs kampongs, chose que n'avait pas pu faire le contrôleur van Oldenborgh en 1881.

Ces Papouas n'ont de communications qu'avec l'île Jamma ; leur langue a beaucoup de ressemblance avec celle qu'on parle dans la baie de Humboldt ; par suite, on put prendre un interprète en cet endroit.

De ce point, *le Sing Tjin* se rendit dans la baie de Humboldt, qui est surtout connue par la description qu'en fit la commission embarquée en 1858 à bord de *l'Etna.* Depuis, elle a été visitée en 1871, 1875 et 1881 par les Hollandais et une fois par *le Challenger.* Mais toutes ces expéditions n'eurent que des rapports assez restreints avec les indigènes, car elles n'avaient pas d'interprètes capables de comprendre leur langue. Le résident Morris put recueillir de plus amples informations, quoique les conversations ne fussent point commodes. Il devait d'abord parler en malais au chef de Jamma qui traduisait ses phrases au Papoua de la baie Sadipi, lequel les retraduisait aux indigènes. Néanmoins, il put s'assurer que les noms des kampongs tels qu'on les connaissait étaient inexacts. Il apprit aussi que les poteaux portant l'écusson néerlandais, qui avaient été enlevés trois fois, avaient été volés par des indigènes habitant plus à l'est. Un nouvel écusson fut dressé sur une petite île située plus à l'intérieur de la baie, de façon à ne pas

être vu par les embarcations des indigènes passant au large. En revenant vers l'ouest, *le Sing Tjin* s'arrêta devant les embouchures du fleuve Amberno ; en faisant des sondages, une chaloupe réussit à trouver un passage permettant à d'assez gros navires de franchir la barre d'un des bras de ce fleuve, le premier qu'on trouve à l'est de la pointe d'Urville. On sait qu'en 1871 et 1872, van der Crab et Coorengel avaient essayé de trouver cette passe. Malheureusement, les circonstances ne permirent pas au résident de profiter de cette découverte. Personne n'ignore que l'anglais Wilfred Powell avait l'intention de remonter l'Amberno pour essayer une traversée de la Nouvelle-Guinée, mais pour différentes raisons, il a été obligé de renoncer à ce projet.

En passant à Dorei, le résident avait appris des missionnaires que le 27 août ils avaient entendu un bruit ressemblant à une canonnade lointaine : c'était un écho de l'éruption du Krakatau[1].

On voit l'importance de ce voyage, au point de vue de la géographie de la côte nord de la Nouvelle-Guinée ; malheureusement, le récit n'en a pas été publié complètement.

Depuis 1879, le commerce de Ternate, sur la côte nord de la Nouvelle-Guinée, a pris un essor considérable. Comme nous l'avons déjà vu, ce sont les maisons Bruijn et Duivenbode qui tiennent le premier rang : elles ont installé des agents sur plusieurs points de ces régions

1. Ce fait est à joindre à ceux que l'auteur a recueillis et publiés dans une brochure ayant pour titre : *Les premières nouvelles de l'éruption du Krakatau* (1884).

éloignées, non seulement à Dorei et à Ansoes, mais même à l'île Jamma.

A Ansoes, on rassemble, en outre des peaux d'oiseaux et des différents produits forestiers de l'île, de grandes quantités de damar ou gomme copal. A Jamma, on recueille le kopra. Cependant, le cocotier qui donne ce produit ne pousse pas sur cette petite île, il se trouve en abondance sur les bords de la rivière Wiriwaai dont nous avons parlé dans le dernier voyage.

Vû le commerce toujours croissant, il est probable que le gouvernement néerlandais sera forcé, sous peu, d'installer deux fonctionnaires dans ces régions éloignées. On devait d'abord les placer à Misool et à Salawatti pour les transporter ensuite à Dorei et sur l'une des rives du golfe de Maccluer. Mais, comme nous venons de le voir, les circonstances sont telles qu'on pourrait parfaitement les installer, dès à présent, dans ces deux dernières localités.

On a inauguré, en juin 1877, un service régulier de bateaux à vapeur, allant vers la côte ouest de la Nouvelle-Guinée : des navires partent quatre fois par an de Ceramlaut pour Kapitoear, Skroë et les petites Key[1].

Résumons maintenant les résultats géographiques de ces différents voyages.

La portion de la côte sud, qu'on pouvait considérer comme inconnue, a été levée avec le plus grand soin, et les Européens sont rentrés en relations avec les Papouas

1. *Koloniaal verslag*, 1877, p. 106, et 1878, p. 34.

qui habitent cette région et qui n'avaient pas été vus par eux depuis deux cents ans.

Des rapports ont été établis entre le gouvernement des Indes et la côte nord de Waigeoe, les îles Ajoe et les îles Mapia.

Après un siècle et demi, la côte Est de la grande baie du Geelvink a été visitée de nouveau par un navire de guerre hollandais.

On a étudié avec soin les Papouas des baies de Sadipi et de Walckenaer, ainsi que ceux qui habitent les îles Merkus et Duperrey, situées devant la côte inconnue de Tabi.

Voyons maintenant quels sont les points de la côte qui restent encore inconnus :

Sur la côte sud, il serait à désirer qu'on explorât les rivières dont les embouchures se trouvent entre le 6° L. S. et l'île Lakahia. Une seule a été reconnue avec assez de soin, c'est l'Octanata. En outre, le contrôleur van Oldenborgh ayant signalé à l'est de Lakahia la couleur particulière des eaux de la mer, qui ont le même aspect que devant l'embouchure de la rivière Kapoea de Bornéo, on devrait s'assurer si une ou plusieurs rivières descendant probablement des Montagnes Neigeuses ne se terminent pas en cet endroit.

On devrait aussi explorer le cours supérieur de la prétendue rivière Argoeni, qui pourrait bien n'être qu'un détroit faisant communiquer le golfe si peu connu des Wandammen avec la baie Kamrau.

Le fond du golfe de Maccluer n'a pas encore été visité. La partie de la côte qui s'étend entre ce golfe et l'île de

Salawatti est, pour ainsi dire, inconnue, car le tracé des cartes modernes ne repose que sur les données cartographiques tout à fait hypothétiques du siècle dernier. Jamais cette côte de Nottan n'a été levée avec exactitude; tout ce qu'on sait, c'est qu'elle est basse et plate.

La côte est du détroit de Gallewo, qui sépare l'île de Waigeoe de la terre ferme, n'a jamais été visitée depuis Weyland, en 1705, par un navigateur européen.

La partie occidentale de l'île de Waigeoe n'est que faiblement connue; il en est de même des îles Schouten, Meskarowar et Providence : cette dernière n'a jamais été explorée par un Européen.

Quant à la baie du Geelvink, si souvent visitée, on peut dire que c'est la région de la Nouvelle-Guinée la mieux décrite; il n'en est malheureusement pas de même pour l'intérieur de la baie des Wandammen.

Le tracé de la côte de Tabi, au sud des îles Arimoa, est encore très incertain; si l'on en croyait les travaux de Wiggers, cette côte devrait être placée un peu plus au sud.

La côte nord entre le 141e et le 145e méridiens n'a été vue que de loin, et nous ne croyons pas qu'un navigateur européen ait jamais vu un habitant de cette région.

Entre l'île d'Urville et le cap de La Torre, la côte n'est tracée que par conjecture.

La célèbre baie Kornelis-Knier où Le Maire et Schouten restèrent trois jours doit se trouver sur cette côte. La couleur de la mer fait aussi supposer qu'une ou plusieurs grandes rivières doivent se déverser ici.

Quant à l'intérieur de cette partie de la Nouvelle-

Guinée dont la superficie égale celle de la Grande-Bretagne, on n'en connaît que fort peu de choses.

D'Albertis, Beccari et Meyer ont pénétré d'une trentaine de kilomètres dans l'intérieur des monts Arfaks.

Meyer a traversé l'île en son point le plus étroit, (25 kilomètres environ).

Beccari est allé jusque sur les bords du Wa-Samsou et Maclay a visité le lac Kamaka au nord de la baie du Triton.

On voit que c'est peu et qu'il reste encore un vaste champ d'explorations pour les voyageurs de tous pays.

En présence des prétentions toujours croissantes de l'Australie sur une partie de la grande île des Papouas, nous ne pouvons former qu'un vœu : celui de voir les Pays-Bas rattacher, d'une façon définitive, à leur empire malais la région occidentale de la Nouvelle-Guinée.

Saint-Cloud, 19 *mai* 1884.



NOTE

Au moment de mettre sous presse, nous recevons une lettre d'un de nos amis des Pays-Bas, qui nous annonce un fait important pour la géographie de la Nouvelle-Guinée. Le résident van Morris Braam aurait remonté, au mois de juillet 1884, le fleuve Amberno jusqu'au 2°20′ de latitude Sud, soit sur un parcours de un degré depuis ses embouchures. Malheureusement, son bateau échoua sur un banc de sable, et, sans la crue subite du fleuve, le résident n'aurait pas pu revenir jusqu'à la côte.

6

EXTRAIT DU

BULLETIN DE LA SOCIÉTÉ DE GÉOGRAPHIE DE PARIS

IVe trimestre 1884.


OC.MEL. B 64
Les recents voyages des Neerlandais
Tozzer Library [redacted]
3 2044 043 098 771

